



L'histoire de l'aviation de guerre a toujours privilégié la légende du pilote de chasse aux yeux bleus, conquérant de l'impossible en plein ciel de gloire. En France, GUYNEMER, FONCK, CLOSTERMANN sont connus du grand public et de tous les aviateurs mais, à côté d'eux, combien de pilotes de bombardement ou de l'aviation tactique ont-ils reçu l'auréole de la gloire ? Bien peu. Or, le bombardement a ses lettres de noblesse et l'une de celles-ci est l'histoire de 16 équipages, l'histoire fantastique de personnages hors du commun qui grâce à leur détermination et leur courage ont écrit une des plus belles pages de la guerre aérienne à une époque qui préfigurait la naissance du chasseur bombardier moderne. A la lumière de cette aventure, je voudrais également rappeler, si besoin en était, que l'offensive reste la meilleure des défenses à une époque où le progrès ramollit les esprits et les cœurs.

Et plus que tout, j'ajouterais que cette offensive, si elle veut être efficace, doit conserver la qualité première de toutes les tactiques : *la surprise*.

#### LA MISSION DU LIEUTENANT-COLONEL DOOLITTLE

Le 7 décembre 1941, le coup de poignard de Pearl Harbor meurtrit l'Amérique. Celle-ci imagine tous les scénarios pour se venger. Enfin, grâce à la fertilité d'esprit d'un officier d'état-major, germe l'idée que faire bombarder le Japon par des avions à long rayon d'action serait

une action particulièrement judicieuse à ce stade de la guerre. Aussi, en janvier 1942, l'état-major de l'USAF confie au Lieutenant-Colonel James DOOLITTLE la mission suivante : « Envoyer un maximum de bombes sur Tokyo, Yokohama, Osaka et Nagoya. »

Pour cela, il faut un bombardier au rayon d'action important, au chargement de bombes maximum, à la puissance maximum pouvant décoller d'une distance... minimum car il devra prendre son envol du pont d'un porte-avions. La marine ne possède pas d'avion de ce type. Le choix se porte sur le dernier-né des bimoteurs de bombardement en service, le B 25 « Mitchell » dont le premier vol remonte à janvier 1939 ; cet avion est opérationnel depuis 1941 (1). Les performances demandées sont cependant supérieures à celles de l'appareil ; il lui faudrait :

- décoller d'une distance de 110 mètres ;
- naviguer T.B.A./T.G.V. (2) sur 2 750 km ;
- emporter un maximum de bombes (environ 1 tonne) ;
- être capable de se poser de nuit sur des terrains sommairement aménagés.

Elles seront atteintes au prix de grands efforts et de quelques sacrifices...

Pour armer ces appareils, on recruta des volontaires dans le bombardement et

(1) 9 816 appareils de ce type ont été construits pendant la guerre.

(2) T.B.A. : très basse altitude. - T.G.V. : très grande vitesse.

particulièrement au 17<sup>e</sup> groupe stationné à Columbia (Caroline du Sud) : 24 équipages furent sélectionnés et maintenus dans le plus grand secret.

## LA PRÉPARATION

Elle s'effectua en deux temps. La première phase consista à entraîner les équipages et à modifier les avions sur la base d'Eglin (Floride).

En effet, pour effectuer la mission, les B 25 doivent être sérieusement modifiés :

- modification de la soute à bombes afin d'y loger 4 bombes de 227 kg ;

- adjonction de réservoirs supplémentaires qui fit passer la capacité de 2 627 litres à 4 320 litres ;

- modification du circuit carburant ;

- adjonction de 10 jerricans (190 litres) que les mitrailleurs devraient transvaser en cours de mission dans le réservoir mis à la place de la tourelle ventrale (l'autonomie passa ainsi de 2 100 km à 3 800 km) ;

- adjonction d'une mitrailleuse ventrale de 7,7 mm ;

- adjonction de deux mitrailleuses de queues en bois assez longues et visibles de loin pour dissuader d'éventuels attaquants ;

- suppression du système d'oxygénation ;

- suppression de la radio (gain de 105 kg) ;

- suppression du viseur Norden et remplacement par un système de visée rudimentaire d'une valeur de... 0,50 F ;

- adjonction d'une caméra automatique de 16 mm ;

- équipement de chaque avion avec une bombe incendiaire (prévue pour son autodestruction) afin d'éviter que le matériel ne tombe à l'ennemi.

48 Tout cela ne suffit pas sans un entraînement particulier des équipages. Et,

dans ce premier temps, il sont formés au décollage court après avoir mis au point une procédure adaptée et... spectaculaire !

La seconde phase est essentiellement axée sur l'entraînement intensif des équipages à partir de la base de Willows (Californie).

Fin février, les équipages décollent donc pour Willows où ils s'entraînent tout spécialement à de longues missions de nuit, de vols aux instruments et affinent les calculs de consommation. Ceci se passe toujours dans le plus grand secret.

Enfin, le 26 mars 1942, sur la base aéronavale d'Alameda (baie de San Francisco), 16 B 25 sont chargés sur le pont du porte-avions USS « HORNET », dernier des porte-avions américains. En tassant bien les avions, les marins offrent aux premiers B 25 une distance de décollage de 130 mètres.

## LE DÉROULEMENT DE LA MISSION

Le 2 avril, le « HORNET » appareille, escorté par les croiseurs VINCENNES et NASHVILLE.

Le 14 avril, il rallie le porte-avions USS « ENTERPRISE » chargé de la protection antiaérienne. La flotte est placée sous le commandement de l'Amiral HALSEY.

Le 15 avril en mer, le Lieutenant-Colonel James DOOLITTLE s'adresse aux équipages des B 25 et pour la première fois dévoile à chacun sa mission.

« Vous décollerez le 19 avril à 18 heures à 750 km des côtes Ouest du Japon. Vous naviguerez isolément et en silence radio total jusqu'à vos objectifs qui sont Tokyo, Yokohama, Kobe, Osaka, Nagoya. Vous bombarderez les installations portuaires, les usines, les objectifs militaires. Vous mettez ensuite le cap sur la Chine

et atterrirez vers 4 heures du matin sur des terrains côtiers sommairement aménagés par des partisans chinois. Toute cette mission se fera à très basse altitude. »

Et puis, rien ne se passe comme prévu : le 18 avril à l'aube (soit à 1 500 km des côtes nippones), on aperçoit deux navires à l'horizon. Vers 7 h 30, ils sont identifiés comme japonais. Il n'est pas question de risquer les porte-avions américains. Un dialogue dramatique a lieu entre HALSEY et DOOLITTLE. Lancer le raid équivaut à un suicide. Les navires japonais ont pu donner l'alerte, HALSEY veut faire demi-tour le plus vite possible. DOOLITTLE décide alors de lancer le raid immédiatement. A 8 h 15, il lâche les roues le premier sur le pont du HORNET. La mer est houleuse et le plafond bas. A 9 h 21, après quelques incidents dus à la précipitation et à l'anxiété, la flotte fait demi-tour vers Pearl Harbor, non sans avoir coulé les deux chalutiers nippons.

La distance à parcourir pour les équipages est alors de 3 500 km ! Pour remonter le moral des équipages, on leur avait adjoint au tout dernier moment 5 bidons supplémentaires... soit 95 litres d'essence !

La navigation s'effectua sans problème et les attaques, bénéficiant de la surprise (jamais les Japonais n'imaginaient que les Américains étaient capables de lancer de vrais bombardiers depuis un porte-avions), furent réussies.

En revanche, la dernière partie de la mission fut un calvaire pour les équipages. Les conditions météo se dégradèrent très vite. Les pilotes dans des zones orageuses très actives eurent du mal à maintenir un vol aux instruments correct et la situation en carburant devint alarmante pour tous. A l'estime, ils se dirigèrent vers les points prévus où, évidemment, les Chinois ne les attendaient pas de sitôt. En fin d'autonomie, les commandants

d'avion durent prendre des décisions dramatiques et, pour la plupart, abandonnèrent leur avion en vol ou atterrirent en catastrophe sur l'eau ou sur les plages.

## LE BILAN

Il fut très lourd comme le montre ce tableau.

16 B 25	80 hommes
1 posé au nord de Vladivostok (erreur de navigation)	14 morts (dont 3 exécutés par les Japonais et 1 mort en captivité)
4 crashes	3 tués à l'atterrissage
2 posés sur terrain de fortune	3 noyés (saut en parachute)
9 abandons	15 blessés 5 prisonniers
16 B 25 irrécupérables	65 rescapés

Sur le plan des résultats, la plupart des objectifs furent atteints mais peu de dégâts furent infligés aux objectifs pour les raisons suivantes :

- survol trop rapide des objectifs (30 secondes) interdisant des visées précises ;
- faible quantité de bombes emportée.

Sur le plan stratégique et psychologique, les conséquences furent énormes :

- les Japonais civils et militaires subirent l'humiliante démonstration que l'empire du Soleil-Levant n'était plus invincible comme le prétendait la propagande ;

- cette mission provoqua une remontée notoire du moral des Américains ;

- ce fut un élément décisif lors de la bataille de Midway. En effet, la sortie quasi générale de la flotte impériale demeurait critiquée et mise en doute par plusieurs généraux nippons. La peur qu'inspira ce raid la rendit pleinement justifiée et favorisa le départ de tous les porte-avions vers l'Est où ils furent presque tous coulés ;

— des mesures draconiennes furent prises afin que de telles incursions ne se renouvellent pas et beaucoup d'escadres de navires de surface et de formations aériennes furent rappelées pour défendre Tokyo. Ces unités firent ultérieurement défaut sur les principaux théâtres d'opérations.

### LES ENSEIGNEMENTS

Le succès de ce raid, outre qu'il soit dû à une préparation rigoureuse et à la personnalité de son responsable le Lieutenant-Colonel James DOOLITTLE, repose sur deux points essentiels :

— le moral et l'agressivité des hommes (no guts, no glory : pas de mordant, pas de gloire) ;

— les idées tactiques hardies des concepteurs appuyées par l'effet de surprise.

A une époque où le matériel évolue et l'emploi de l'arme aérienne « s'intellectualise », ce genre d'opérations réconforte car il rappelle que toute offensive aérienne quelle que soit la qualité des équipements employés, reposera toujours sur la valeur des hommes et la qualité de leurs tactiques.

Lieutenant-Colonel FARINA  
43<sup>e</sup> PROMOTION ESGA



### PRIX SCIENCE ET DÉFENSE

*Créé en septembre 1983 et destiné à récompenser chaque année les contributions scientifiques les plus éminentes à la défense du pays, le prix « Science et Défense » est décerné par le ministre de la Défense.*

*Cette année, le jury, présidé par le Professeur Louis Neel, membre de l'institut, a retenu Messieurs Joseph Mariani, Jean-René Costet et Jean-Jacques Frey.*

*Nous présentons nos félicitations les plus cordiales à J.-J. Frey (promo 54) qui a reçu cette éminente récompense pour ses travaux sur la physique des phénomènes thermonucléaires, des mains du ministre de la Défense lors du colloque*

*Science et Défense du 5 décembre 1985 à l'École Polytechnique.*